

РОЗВИТОК ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

У статті розглядаються проблеми транзитних перевезень в Україні. Також визначена взаємодія всіх видів транспорту, що беруть участь у процесі перевезень, та визначений подальший розвиток транзитних коридорів що проходять через територію України.

Ключові слова: транспортний коридор, транзитні перевезення, транспортно-експедиційна діяльність.

В статье рассматриваются проблемы транзитных перевозок в Украине. А также определено взаимодействие всех видов транспорта, которые принимают участие в процессе перевозок, и определено последующее развитие транзитных коридоров которые проходят через территорию Украины.

Ключевые слова: транспортный коридор, транзитные перевозки, транспортно-экспедиционная деятельность.

In the article the problems of transit transportations are examined co-operation of all types of transport, which take part in the process of transportations, is also certain in Ukraine of, and subsequent development of transit corridors is certain which pass through teretoriyu Ukraine.

Keywords: transport corridor, transit transportations, transport expeditionary activity.

Постановка проблеми : Програма розвитку Критських коридорів розрахована до 2010 р. і Пан'європейської транспортної системи.

Створення і розвиток міжнародних транспортних коридорів складається з ряду етапів. Найважливіші з них - здійснення заходів з облаштування коридорів і прикордонних переходів, спрощення процедури перетину кордонів у пасажирському і вантажному сполученнях.

З цього виникає необхідність дослідження МТК та їх розвитку. Тому метою даної статті дослідження МТК які проходять через Україну, а також дослідження шляхів їх розширення, створення нових.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами розвитку міжнародних транспортних коридорів, загалом активно займалися Бянов Георгій який займався відновленням старовинного «Великого шовкового шляху», а також міжнародними транспортними коридорами (МТК) в Українському Причорномор'ї. Також можна виділити науковців Одеського політехнічного університету - В.Г. Кухарчик, О.С. Болгов які досліджували морські порти України в період створення міжнародних транспортних коридорів. Наукова робота Д.В. Николаенко «Экспертно-Аналитическая Оценка Создания Транспортных Коридоров» розглядає математичне і географічне моделювання транспортних коридорів. В вузькому світі спеціалістів які займаються дослідженням транспортних проблем окреме місце займає Володимир Миколайович Бугроменко [7].

Невирішеною раніше частиною загальної проблеми. Перш за все, для зростання ефективності транзитних перевезень має бути створена надійна правова основа.

Інвестиційні заходи на транспорті здійснюються для вирішення завдань:

— освоєння додаткових об'ємів транзитних перевезень і пасажирів в результаті поліпшення якості і підвищення ефективності транспортного забезпечення, і обслуговування територій виробництва, і населення країни і її регіонів: підвищення конкурентоспроможності окремих видів транспорту на напрямках, де є альтернативні варіанти перевезень;

— підвищення безпеки, надійності і ритмічності експлуатаційної роботи у вантажному і пасажирському русі, розвитку механізації і автоматизації виробничих процесів, поліпшення умов праці транспортних працівників і зменшення негативної дії на навколишнє середовище;

— скорочення експлуатаційних витрат, зростання продуктивності праці і фондівіддачі при транспортних перевезеннях вантажів і пасажирів погіршення якості транспортного обслуговування населення і підприємств і створення на цій основі умов для зниження тарифів в цілях сприяння розвитку виробництва і розширенню ринків збуту промислової продукції;

— розвитку системи інформаційного забезпечення в цілях підвищення ефективності управління перевізним процесом, широкого застосування маркетингу і задоволення інформаційних потреб користувачів транспорту;

— впровадження ресурсозберігаючих технічних засобів і технологій;

— оснащення окремих видів транспорту рухомим складом нового покоління, ефективними машинами, механізмами, сучасними пристроями шляху, сигналізації і т.д.;

— соціального захисту працівників транспорту за допомогою створення додаткових робочих місць і диверсифікації виробництва, поліпшення житлових і культурно-побутових умов, розвитку об'єктів охорони здоров'я, економії вільного часу населення і т.п.[4].

Мета статті – дослідження міжнародних транспортних коридорів з метою розвитку транзитних перевезень в Україні.

Вклад основного матеріалу: У нинішній час ОСЗ веде роботу щодо створення єдиної системи МТК, узгодженої з Міжнародним союзом залізниць (ІЛС) та організаціями, підпорядкованими ООН та ЄС (ЕСКАТО, ТЕР СЕКООН, ТІНА).

Загальна оцінка міжнародних транспортних коридорів і їхнє значення для перевезення вантажів і пасажирів з організацією, де можливо, швидкісного Руху поїздів.

Коридор № 3 забезпечує головні зв'язки України і країн СНД із західноєвропейськими країнами, конкуруючи з іншим головним напрямком у регіоні - Білоруським (Брестським). Третій європейський коридор Берлін-Київ може бути продовжений до Харкова і далі через Волгоград у Центральну Азію.

За 10 останніх років обсяг транзитних перевезень на цьому напрямку зменшився в три рази, а обсяг пасажирських перевезень залишився на тому ж рівні (12-15 пар пасажирських поїздів далекого сполучення за добу).

Велика частина перевезень у даний час переключена на Білоруський напрямок. Підвищення швидкості дозволить повернути частину потоків, зменшивши загальну собівартість перевезень.

П'ятий коридор Трієст-Львів підсилить значення Закарпатського комунікаційного вузла. Крім того, відповідно до намічених планів розвитку перевезень на Транссибі, з встановленням нових зв'язків з Кореєю, Японією, Китаєм та іншими країнами Азіатського регіону і створенням найбільшого в Європі термінального комплексу Богумін (Чехія) передбачаються значні обсяги перевезень контейнерів та інших вантажів.

Дев'ятий коридор Скандинавія-Україна-Південна Європа (Балкани). Критський коридор № 9, в основному завершить формування Великого європейського комунікаційного кільця Стокгольм-Гамбург-Лісабон-Трієст-Бухарест-Київ-Москва-Гельсінкі і далі морським поромом до Стокгольма. Після стабілізації обстановки на Балканах це кільце розшириться за рахунок напрямку Загреб-Белград-Софія-Стамбул. Даний коридор є найбільш протяжним меридіальним ходом напрямку Північ-Південь, що охоплює великий регіон. На багатьох його ділянках передбачається поява нових потоків, у тому числі тих, що переключені із морського транспорту. Прогнозуються потоки із Закавказького коридору (ТЕРАСЕСА), Ірану й Середньої Азії

Коридор Європа-Азія, економічною і соціальною комісією ООН для Азії і Тихого океану (ЕСКАТО) розроблений проект розвитку контейнерних перевезень залізничним транспортом маршрутними поїздами в сполученні Азія-Європа: через Росію (Транссиб) до Москви - МТК № 9; до Києва - МТК № 3; до Львова -МТК № 5 через Чоп до Угорщини, Румунії, Болгарії або ж через Валуйки (Росія)-Харків-Київ-Чоп. Даний коридор буде найбільш протяжним наземним шляхом на континенті - більше 15 тис. км. Передбачається значне збільшення обміну товарами між європейськими й азіатськими країнами.

Коридор Балтійське море-Чорне море, МТК ТРАСЕСА. Коридор запропоновано для включення в загальноєвропейську мережу на Четвертій Нараді міністрів транспорту країн ЄС у Гельсінкі (1997 р.); він був прийнятий як перспективний. При відкритті регулярного сполучення по-новому розподіляться транспортні потоки на великому просторі.

З'явиться ефективний шлях між азіатським і європейським континентами. Основними транзитними вантажами, які перевозяться вздовж коридору ТРАСЕСА із західних переходів, є вантажі у контейнерах, продовольчі вантажі, папір, обладнання, труби призначенням до Грузії, Азербайджану та Вірменії. Швидкісний рух доповнить переваги даного шляху і зробить його дуже привабливим.

В квітні 2006 року Кабінет Міністрів України затвердив Програму розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів на 2006-2010 роки. На її реалізацію потрібно 15 млрд. 838 млн. грн. З них держбюджет забезпечить 3 млрд. грн., а інші кошти залучатимуться за рахунок приватних інвесторів.

Передбачається, що територією України буде проходити центральна транспортна вісь європейського значення, що буде містити в собі 3 великих транспортних коридори і 5-6 внутрішніх автодоріг по ключових напрямках. Це має істотно збільшити кількість транспортних потоків. Це збільшення може досягнути 40% до 2010 року. До цього часу планується побудувати дороги "Львів – Краковець", "Львів – Броди" і "Астабан – Київ – Вінниця – Хмельницький" до кордону з Угорщиною. Крім того, передбачається розгорнути потужну мережу засобів допомоги на автодорогах.

Зараз відбуваються процеси інтеграції транспортної системи України в загальний трансазійський простір – свідченням чому стали результати "ТрансЄвразії-2006". Слід також згадати, що наприкінці 2005 р. Європейська Комісія ухвалила рішення щодо виділення 13,5 млн. євро для реалізації в 2006 році проектів "ТРАСЕКА" по розвитку транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія.

Зона інтересів "ТРАСЕКА" в Україні – це, у першу чергу, поромні перевезення по Чорному морю, що зв'язують Україну з Кавказом, крім того, це розвиток залізничного й автомобільного з'єднання портів із західним кордоном. У експертів немає сумнівів щодо вигідності збільшення вантажоперевезень контейнерним поїздом "новий шовковий шлях" по маршруті Урумчі (КНР) – Достик (Казахстан) – Ілецк (РФ) – Зернове (Україна) – Західна Європа.

Зараз Україна має досить технічно розвинену мережу залізниць і автодоріг, 18 морських портів на Чорних, Азовському морях і в усті Дунаю. Проте ці та інші транспортно-транзитні можливості використовуються менш ніж на половину своїх технічних можливостей. [6]

За результатами досліджень англійського інституту «Рендел», щодо коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце в Європі. Але на сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури України досить низький.

Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України. Згідно з Концепцією розвитку ТДК України на середньостроковий період та до 2020 року передбачено активізацію процесів інтеграції ТДК України до європейської та світової транспортних систем. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу ТДК збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Сучасні тенденції розвитку світового господарства: процеси гео економічної реструктуризації, поглиблення міжнародного поділу праці, інтернаціоналізація виробництва та поширення глобальних впливів на національні економіки різних за соціально-економічним устроєм країн – перетворюють сектор міжнародних транспортних перевезень на один зі стратегічних чинників реалізації конкурентних переваг окремих держав. Регіональна диверсифікація міжнародних вантажопотоків та прискорене зростання в їх структурі частки трансконтинентальних і

міжконтинентальних перевезень зумовлюють відповідне розширення сфери транзиту, який постає для багатьох країн важливою складовою їхньої міжнародної спеціалізації.

Завдання інтеграції економіки України до глобального світогосподарського простору з необхідністю вимагає реалізації міжнародних конкурентних переваг країни. Особливе місце серед них належить транзитному потенціалу – можливостям з транспортування іноземних вантажів українською територією, які забезпечуються вигідним географічним положенням країни, розвинутою транспортною інфраструктурою, а також наявністю значного за обсягами і сталого зовнішнього попиту на такі перевезення.

Україна – транзитна держава, яка має реальні перспективи щодо посилення своєї ролі як транзитної держави. Цьому сприяють об'єктивні фактори - геополітичне становище нашої країни і наявність у ній потужного транспортного комплексу.

Проте перспективи інтеграції нашої країни у світове господарство і посилення транзитних функцій державі вимагають високої якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, зростання швидкості та зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування українського транспортного комплексу, який за обсягами і тоннажем пасажирських і вантажних перевезень, пропуском і оформленням транзитних вантажів, а також за наявністю великих магістральних газо- і нафтопроводів, міжнародних енергосистем є одним з провідних у Європі.

Транзитне положення України - одна з багатьох рис привабливості національного ринку України для закордонних інвесторів і виробників. Міждержавний транзит через українську територію - це значний національний ресурс, який на сьогодні використовується не повною мірою.

Чинники, які визначають втрати транзитних вантажопотоків, можна розділити на дві групи: зовнішні та внутрішні. Більшість із внутрішніх проблем функціонування транспортного комплексу мають системний характер і потребують вирішення на загальнодержавному рівні та корінного реформування транспортної сфери в цілому.

Зовнішні чинники:

- зміна кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та якості транспортних послуг та перевезень, зміни в структурі транзитних вантажів на користь контейнерів, тарно-штучних вантажів, зменшення транзиту металу, наливних вантажів і т.д.);
- зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки як наслідок переорієнтація транзиту з портів України на порти сусідніх країн;
- різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема прискорений розвиток транспортної інфраструктури конкуруючих з нами країн.

Внутрішні чинники, які мають техніко-економічний, політичний та правовий характер:

- низька якість внутрішньої транспортної мережі, обмеженість швидкості транзитних перевезень, технічно застарілий рухомий склад;
- політична та економічна нестабільність, часті зміни в законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами в європейських країнах;
- недостатньо гнучка тарифна політика, яка не завжди враховує зміни в тарифній політиці конкуруючих з нами країн та не сприяє забезпеченню конкурентоздатності перевезень по території України в порівнянні з іншими країнами, наявність місцевих зборів, необхідність внесення фінансової застави тощо.

Істотне значення для розвитку транзиту має прийнятий 20 жовтня 1999 року N 1172-XIV Закон України "Про транзит вантажів", який окреслює принципи організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України, а також створює необхідне правове поле у сфері транзиту, сприяючи посиленню ролі нашої держави як транзитної.

Законодавство про транзит вантажів складається з Закону України «Про транзит вантажів», Митного кодексу України, міжнародних договорів України та інших нормативно-правових актів про транзит вантажів.

Згідно Ст. 2 Закону України «Про транзит вантажів», його дія не поширюється на транзит пошти, багажу, зброї, наркотичних засобів, психотропних речовин, небезпечних і шкідливих відходів, продукції подвійного призначення, експорт та імпорт товарів, переміщення товарів з використанням трубопровідного транспорту та ліній електропередачі. [3]

Також у даному Законі визначено терміни та встановлено основні засади регулювання відносин по транзитним перевезенням.

Відповідно до Ст. 10 Закону України «Про транзит вантажів», регулювання діяльності спеціально уповноважених органів виконавчої влади, що проводять контроль транзитних вантажів, здійснює Кабінет Міністрів України, який визначає заходи щодо вдосконалення цього контролю відповідно до міжнародних стандартів та сприяння нарощуванню обсягів транзитних вантажів. Координацію діяльності учасників транзиту здійснює Міністерство транспорту України.

Основними завданнями координації є:

- забезпечення взаємодії учасників транзиту з метою безперебійності транзиту вантажів та усунення простоїв і затримок транспортних засобів транзиту;
- забезпечення високої якості транзитних послуг (робіт);
- розробка та реалізація заходів, спрямованих на приведення національних транзитних послуг (робіт) у відповідність з міжнародними стандартами. [1]

Прийняттям Постанови Кабінету Міністрів України від 11 липня 2007 р. № 893 "Питання Міністерства транспорту та зв'язку" чітко відрегульовано питання щодо встановлення тарифів на транзитні перевезення в Україні. До цього існувала правова суперечність, коли, згідно законодавчим актам, повноваження встановлення тарифів на транзитні перевезення належали Міністерству транспорту та зв'язку України і Державній адміністрації залізничного транспорту. Суперечність виникла у 2006 році, внаслідок прийняття Постанови Кабінету Міністрів України від 06.06.2002 № 789 "Про затвердження Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України", згідно якого на Мінтранзв'язку було покладено функції адміністрування залізничним транспортом, що суперечило раніше прийнятій Постанові Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 року № 262 "Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України". Тарифи на транзитні перевезення встановлюються щорічно, відповідно до міжнародних домовленостей. При встановленні тарифів беруться до уваги аналізи собівартості транспортування кожної номенклатури вантажів, тарифи, що встановлюються сусідніми державами, тощо. [5]

Транспортно-експедиційна діяльність в галузі транзитних перевезень визначається Законом України «Про транспортно-експедиційну діяльність».

Транспортно-експедиторська діяльність - підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпортних, транзитних або інших вантажів.

Згідно Ст.1 Законом України «Про транспортно-експедиційну діяльність», транспортно-експедиторська послуга - робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування;

З інтеграцією України у світове господарство, з розвитком торговельно-економічних зв'язків з іншими країнами значно зростають надходження платежів за перевезення вантажів різними видами транспорту, за обслуговування і ремонт рухомого складу, а також від різних зборів. При цьому абсолютне зростання витрат, пов'язаних з транспортуванням іноземних вантажів територією України, є результатом збільшення фізичного обсягу експорту, імпорту і транзиту і підвищення тарифів і ставок. Істотно впливає на рівень транспортних витрат у міждержавній торгівлі також стан кон'юнктури ринків транспортних послуг (і насамперед - ціни на перевезення вантажів).

Висновки та перспективи проведення подальших досліджень. В умовах ринкової економіки при здійсненні локальних проєктів (зокрема по будівництву і реконструкції різних об'єктів, створенню і придбанню нової техніки, застосуванню агресивних технологій) за рахунок власних і позикових засобів підприємств значно підвищується роль оцінки очікуваної віддачі вкладень в який-небудь захід з позицій інтересів безпосередніх учасників інвестиційного процесу. Стосовно транспорту це означає, що має бути посилена увага до визначення впливу реалізації даних проєктів на результати господарської діяльності галузі, окремих видів транспорту, зокрема транзитних перевезень і його підприємств (залежно від масштабу проєкту) відповідно до господарського механізму, що діє.

Поняття ефективності транзитних перевезень вказує на результат від проведення даного виду діяльності, враховуючи техніко-економічні, політичні, нормативно-правові, технологічні та соціальні чинники, що її визначають. Ефективність транзитних перевезень безпосередньо пов'язана з поліпшенням системи управління цим процесом.

У транспортній системі Української держави, у виконанні нею транзитної ролі важливе значення мають усі складові її транспортного комплексу: автомобільний, залізничний, трубопровідний, водний, повітряний і космічний види транспорту, який потребує ефективної стратегії управління ним як цілісною виробничо-економічною системою, яка має базуватися на комплексному підході та на принципі ієрархії пріоритетності цілей, ієрархії загальних національних і локальних (галузевих) пріоритетів.

Відповідно до тенденцій світового економічного розвитку в найближчому майбутньому очікується суттєве зростання товарообміну в напрямку Європа - країни Азіатсько-тихоокеанського регіону. Так, за оцінками експертів ЄС до 2010 року очікується збільшення товарообміну за цим напрямком на 30-35%. Очікується також зростання товарообміну за напрямком європейської осі «Північ-Південь» - за експертними оцінками до 2010 року на 25-30%. За прогнозами суттєве збільшення перевезень транзитних вантажів передбачається в тому числі й для морського транспорту.

Отже, транзитне положення України - одна з багатьох рис привабливості національного ринку України для закордонних інвесторів і виробників. Міждержавний транзит через українську територію - це значний національний ресурс, який на сьогодні використовується не повною мірою.

ЛІТЕРАТУРА

1. Колесников А. Перспективы для транзита // Порты Украины – 2007 - №5. - с.17-19.
2. Содружество Независимых Государств в 2006 году : статистический справочник / Межгосударственный статистический комитет СНГ. М., 2007.
3. Закон України «Про транзит вантажів» (Відомості Верховної Ради (ВВР), 1999, N 51, ст.446) (Із змінами, внесеними згідно із Законами N 1297-IV від 20.11.2003, ВВР, 2004, N 14, ст.193 N 1721-IV від 18.05.2004, ВВР, 2004, N 36, ст.428 N 959-V від 19.04.2007, ВВР, 2007, N 31, ст.403);
4. СТА Логистик, Общие тенденции развития транспортно-логистического сервиса – Украина, / <http://www.sta-logistic.by/infocenter/articles-417.html>
5. . <http://www.mintrans.gov.ua/uk/show/transports.html>
6. Організація вантажної та комерційної роботи. Під ред. Гревцова С. В., Ходеківського І. В., 420 стор., Київ, 2005 р.,
7. Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. М. Наука. 1987. 112 с.